Region Stockholm

Färdtjänstnämnden

Månadsrapport Oktober 2022

Innehållsförteckning

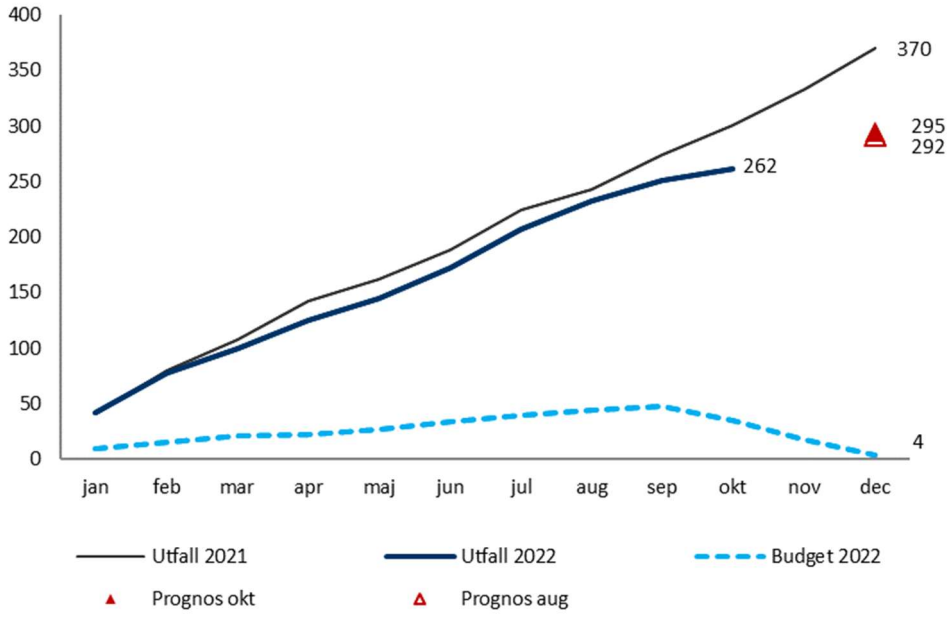
1. Sammanfattning 3
1.1 Väsentliga händelser 4
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 4
1.3 Ledningens åtgärder 4
2. Verksamhet 5
2.1 Resande i särskilda persontransporter 5
3. Ekonomi 6
3.1 Resultat 6
3.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 11
3.3 Investeringar 11

1. Sammanfattning

Färdtjänst är ett komplement till kollektivtrafik för personer med tillstånd för färdtjänst. Resorna utförs av upphandlade taxi-, närtrafik- och specialfordonsföretag. I färdtjänstverksamheten ingår även sjukresor och tjänsteresor. I färdtjänstverksamhetens redovisning ingår kostnader för utförd trafik, upphandlad beställningscentral och kundservice samt kostnader för verksamhetens IT-system, personal och informationsproduktion samt resenärsintäkter.

- Resultatet för perioden för färdtjänstnämnden är 262 mkr (301 mkr föregående år) jämfört med budgeterat 36 mkr.
- Resenärsintäkterna har ökat med 4 % jämfört med utfall motsvarande period 2021.
- Trafikkostnaderna har minskat med 14 % jämfört med utfall motsvarande period 2021.
- Prognostiserat årsresultat per oktober uppgår till 295 mkr i jämförelse med budgeterat om 4 mkr.

Diagram: Resultat 2022 jämfört med resultat 2021 och budget 2022. Utfallet per oktober är +262 mkr.



- Investeringsutfallet uppgår till 44,2 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 86,7 % jämfört med budget. Årets investeringsprognos uppgår till 63,8 mkr vilket är en ökning med 13 mkr jämfört med 51 mkr i budget.[1]

[1] Förslag till utökad investeringsram för 2022 för färdtjänstnämnden togs inte vid Regionfullmäktiges sammanträde den 18 oktober 2022.

1.1 Väsentliga händelser

Situationen med corona/covid-19 har påverkat färdtjänstverksamheten med både minskat antal resenärer och färre resor. Restriktioner som påverkade resandet under pandemin togs bort 9 februari 2022 och efter det har resandet succesivt ökat, antalet resenärer har dock inte blivit fler under året. Ett urval av väsentliga händelser för oktober;

- Med anledning av covid-19 och Folkhälsomyndigheternas restriktioner fattade färdtjänstnämnden i mars 2020 beslut att ta bort samplanerat resande. Det har löpande fattats nya beslut att förlänga den borttagna samplaneringen men 1 oktober 2022 införs åter det samplanerade resandet.

1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Färdtjänstnämndens arbete med riskbedömning har sammanfattningsvis resulterat i fem verksamhetsövergripande risker för verksamhetsåret 2022. Analysen av risker för färdtjänstverksamheten visar att identifierade risker med störst påverkan på verksamheten är kopplade till målet avseende att kärnverksamheten ska prioriteras och målet att Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar. De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 är följande:

- Risk att efterfrågan av fordon är större än tillgången.
- Risk för att åkerierna ställer av fler fordon på grund av olönsamhet med anledning av ökade drivmedelskostnader vilket leder till färre tillgängliga fordon för färdtjänstverksamheten.
- Risk att känsliga personuppgifter blir tillgängliga för obehöriga.
- Risk för sänkt förtroende för färdtjänstleveransen.
- Risk att färdtjänstverksamheten inte har tillräckliga personalresurser för att klara av sitt uppdrag.

1.3 Ledningens åtgärder

Lämnas i Verksamhetsberättelsen per december.

2. Verksamhet

2.1 Resande i särskilda persontransporter

Resande: Redovisning av antal resande i tusental jämfört med budget och föregående år, samt prognos.

Resande särskilda persontransporter (totalt tusental)	Utfall 2210	Utfall 2110	Förändr. 2210-2110	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Avvik % PR-BU	Bokslut 2021
Särskilda persontransporter, resor totalt[3]	2 680	2 620	2,3%	3 263	3 427	-164	-4,8%	3 155

[3] Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor.

Utfall i jämförelse med föregående år

Antal resor är 2,3 procent högre jämfört med föregående år. Situationen med covid-19 började påverka färdtjänstverksamheten mars 2020 i samband med restriktionerna som kom från Folkhälsomyndigheten. Restriktionerna och smittspridningen i samhället varierade under pandemin. Efter att restriktionerna helt togs bort 9 februari 2022 ökar resandet igen. Det totala antalet resor har ökat med 59 567 jämfört med 2021. För vidare analys av antalet resor per trafikform, se avsnitt 3.1 Resultat.

Prognos i jämförelse med budget

Skillnaden mellan prognos och budget innebär en minskning med 163 699 resor, motsvarande cirka 4,8 procent. Minskningen är främst en följd av covid-19. För vidare analys av antalet resor per trafikform, se avsnitt 3.1 Resultat.

3. Ekonomi

3.1 Resultat

Resultaträkning: Färdtjänstnämndens resultat 2022 jämfört med budget samt resultat 2021.
Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2210	Ack budget 2210	Avvik utf-bu 2210	Ack utfall 2110	Föränd % mot fg år	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	1 007	1 007	0	1 022	-1,5%	1 208	1 208	0	1 226
Resenärsintäkter	152	139	13	146	4,2%	181	166	14	179
Ersättning för sjuk- och tjänsteresor	368	347	21	348	5,7%	443	419	24	417
Övriga intäkter	90	1	89	239	-62,4%	91	1	91	265
Verksamhetens intäkter	**1 616**	**1 493**	**123**	**1 754**	**-7,9%**	**1 923**	**1 795**	**129**	**2 088**
Köpt färdtjänsttrafik	-828	-968	140	-967	-14,4%	-987	-1 192	206	-1 131
Sjukresor	-401	-372	-30	-383	4,7%	-492	-453	-39	-460
Tjänsteresor	-5	-6	1	-5	6,2%	-7	-7	0	-6
Övriga kostnader	-118	-109	-9	-97	21,5%	-141	-134	-7	-118
Verksamhetens kostnader	**-1 352**	**-1 454**	**102**	**-1 452**	**-6,9%**	**-1 627**	**-1 787**	**160**	**-1 715**
Avskrivningar	-2	-3	2	-2	-15,3%	-2	-4	1	-2
Finansnetto	0	0	0	0	37,4%	0	0	0	0
Resultat*	**262**	**36**	**227**	**301**		**295**	**4**	**291**	**370**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Periodens ackumulerade resultat överstiger periodiserad budget med 227 mkr. Prognosen för årets resultat uppgår till 295 mkr i jämförelse med budgeterat om 4 mkr.

Utfall jämfört med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till 262 mkr och överstiger periodens budget med 227 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Resenärsintäkter

Resenärsintäkter överstiger budget med 13 mkr. Färdtjänstverksamhetens resenärsintäkter[2] överstiger periodens budget med 11 mkr till följd av att färre når upp i högkostnadsskydd. Resenärsintäkterna avseende sjukresor[3](egenavgifter) överstiger budget med 2 mkr.

[2] Resenärernas avgift för resor beslutas av regionfullmäktige och uppgår till 86 kr per påbörjad tremilssträcka. Högkostnadsskyddet för färdtjänstresor följer SL:s pris på månadskort och uppgår till 970 kr per månad för fullbetalande och 650 kr för resenärer med rabatt. En medresenär kan tas med för 40 kr per resa. Färdtjänstresenärer reser med SL utan avgift och kan då ta med sig en medresenär. Resenärsavgiften faktureras resenären månatligen.

[3] Resenärernas avgift för sjukresor är 140 kr per resa med taxi, tåg eller flyg. Högkostnadsskydd finns och uppgår till 1 400 kr per tolvmånadersperiod. Avgiftsnivån beslutas av regionfullmäktige. Avgiften faktureras resenären.

Ersättning för sjuk- och tjänsteresor
Ersättning för sjuk- och tjänsteresor utgörs till största delen av försäljning av tjänster, exempelvis vidarefakturering av sjukresor samt tjänsteresor.[4] Tjänstereseintäkterna understiger budget med 1 mkr. Trafikkostnaderna för sjukresor överstiger budget vilket genererar högre intäkter från hälso- och sjukvårdsförvaltningen med 22 mkr gentemot budget.

Övriga intäkter
Övriga intäkter överstiger budget med 89 mkr och utgörs främst av vidarefakturerade kostnader som uppgår till 69 mkr och debiterad tid som uppgår till 5 mkr. Färdtjänstverksamheten har haft uppdraget att bistå Region Stockholm med ambulanssjukvård och PCR-tester. Dessa uppdrag utfördes av färdtjänstverksamhetens leverantörer och kostnaden vidarefakturerades till hälso- och sjukvårdsförvaltningen för liggande transporter och till Karolinska Universitetssjukhuset för kostnaden av PCR tester. Uppdraget för PCR-tester avslutades 8 februari och uppdraget för liggande transporter 20 mars. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna för uppdragen påverkas inte färdtjänstnämndens nettoresultat (resultatneutralt). De övriga intäkterna består även av vidarefakturerade kostnader till AB SL med 14 mkr för den linjelagda närtrafiken då överflyttningen av linjer har försenats.

Köpt färdtjänsttrafik
Trafikkostnaderna uppgår till 828 mkr vilket understiger budget med 140 mkr och avvikelsen består främst av en budgeterad riskpost.

Utfallet för färdtjänsttaxi[5] uppgår till 401 mkr vilket understiger budget med 8 mkr. Avvikelsen består av flera poster dock främst av vite taxi och vite för tidspassning vilka överstiger budget med 17 mkr[6] och beställningscentralen understiger budget med 5 mkr[7]. Kostnaden pris per resa är dock högre, taxiindex reglerades med 6,1 procent i april och i september reglerades index med 5,1 procent enlighet det beslutade drivmedsstödet vilket är högre än beräknat och gör att kostnaden för taxiresor färdtjänst överstiger budget med 16 mkr. Antalet färdtjänsttaxi resor uppgår till 1 215 271 resor, en minskning mot budget med 102 377 resor motsvarande 8 procent. Restriktionerna togs bort i februari och resandet ökar igen och i jämförelse med 2019 års utfall ligger färdtjänsttaxi på 76 procent.

Kostnader för rullstolstaxi uppgår till 276 mkr vilket är en ökning med 7 mkr jämfört med budget. Avvikelsen består främst av kostnaden pris per resa är högre, taxiindex reglerades med 6,1 procent i april och i september reglerades index med 5,1 procent enlighet det beslutade drivmedsstödet. Antalet rullstolstaxiresor uppgår till 508 212 resor, en minskning mot budget med 48 resor. I jämförelse med 2019 års utfall ligger rullstolstaxi på 68 procent.

---

[4] Färdtjänstverksamheten handlar upp tjänsteresor för andra regionförvaltningars/bolags räkning. Färdtjänstverksamheten betalar leverantören för utförda resor och fakturerar beställaren motsvarande belopp. Intäkterna från tjänsteresor ska täcka kostnaderna för dessa resor. Färdtjänsten tar därutöver ut en avgift för att täcka sina administrationskostnader på 2 procent.

[5] Här ingår flera poster bland annat; beställningscentralen, viten, kostnader för den köpta trafiken för färdtjänsttaxi och taxiresor utom länet för färdtjänst som summerar till den totala kostnaden för färdtjänsttaxi.

[6] Vilket genererar en pluspost, då viten ger en intäkt till färdtjänstnämnden.

[7] Inkluderat bonus och viten för beställningscentralen.

För bårtaxi har beslut tagits att färdtjänsten ersätter åkerier upp till 80 procent av 2019 års utfall för januari-oktober 2022. Stöd har utgått med cirka 2,4 mkr 2022.

Övrigt köpt färdtjänsttrafik
Övrigt köpt trafik färdtjänst utgörs främst av uppdragen till Region Stockholm och övrigt köpt trafik färdtjänst och uppgår till 100 mkr vilket understiger med 149 mkr. Uppdragen till Region Stockholm överstiger budget med 69 mkr vilket utgörs av kostnader för ambulanstransporter vilket innebar att transportera patienter med covid-19 och PCR-tester, dessa uppdrag är ej budgeterade. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller uppdragen påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt). Budgeten för övrigt köpt trafik färdtjänst, består av en budgeterad riskpost om 220 mkr.

Kundtjänst inom färdtjänsten
Kostnader för kundtjänst inom färdtjänsten uppgår till 13 mkr vilket är en minskning med 3 mkr jämfört med budget. Det beror främst på färre samtal än beräknat.

Sjukresor
Kostnader för sjukresor uppgår till 401 mkr vilket är en ökning med 30 mkr jämfört med budget. Avvikelsen beror främst på att kostnaden pris per resa är högre, taxiindex reglerades med 6,1 procent i april och i september reglerades index med 5,1 procent enlighet det beslutade drivmedsstödet. Antalet sjukresor med taxi uppgår till 653 504 resor, en ökning mot budget med 5 004 resor motsvarande 1 procent och antalet sjukresor med rullstolstaxi uppgår till 282 644 resor, en ökning med 6 744 resor motsvarande 2 procent. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller sjukresor påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat av de ökade kostnaderna (resultatneutralt).

Tjänsteresor
Kostnader för tjänsteresor uppgår till 5 mkr vilket är 1 mkr lägre än budgeterat. Antalet tjänsteresor uppgår till 19 334 resor och har minskat med 3 037 resor jämfört med budgeterat. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller tjänsteresor påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt).

Övriga kostnader
Övriga kostnader utgörs främst av köpta tjänster från trafikförvaltningen, drift- och underhåll samt kundförluster vilka överstiger budget med 9 mkr och beror främst på högre kostnader för specialistkonsulter för utveckling av befintliga system som exempelvis RIOR och färdtjänstwebben.

Avskrivningar
Kapitalkostnaderna utgörs främst av avskrivningar och utfallet understiger budget med 2 mkr.

Covid-19-effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på färdtjänstnämndens utfall är minskning av antalet resor vilket genererar lägre kostnader för köpt trafik för färdtjänsttaxi.

Prognos i jämförelse med budget
Prognostiserat årsresultat per oktober uppgår till 295 mkr i jämförelse med årsbudget om 4 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på lägre resande prognos och (riskpost 264 mkr) som är budgeterad som en kostnad. Jämfört med prognosen per augusti (delårsrapport) bedöms resultatet förbättras med 3 mkr, vilket främst beror på en lägre kostnader för drift och underhåll.

Resenärsintäkter
Resenärsintäkter beräknas öka med totalt 14 mkr. Färdtjänstverksamhetens resenärsintäkter beräknas överstiga budget med 9 mkr till följd av att färre når upp i högkostnadsskydd. Resenärsintäkterna avseende sjukresor (egenavgifter) beräknas överstiga budget med 5 mkr till följd av fler antal resor än budgeterat.

Ersättning för sjuk- och tjänsteresor
Ersättning för sjuk- och tjänsteresor utgörs till största delen av försäljning av tjänster, exempelvis vidarefakturering av sjukresor samt tjänsteresor. Tjänstereseintäkterna är oförändrade jämfört med budgeterat. Prognosen för antalet resor beräknas till 27 471 resor vilket är desamma som budgeterat. Trafikkostnaderna för sjukresor beräknas överstiga budget, vilket genererar ökade intäkter från hälso- och sjukvårdsförvaltningen med 24 mkr. Avvikelsen beror främst på högre taxiindex än beräknat vilket ger en högre kostnad pris per resa för både taxi och rullstolstaxi med sjukresor. Drivmedelsstödet som färdtjänstnämnden fattade beslut om i juni innebär att 9 mkr som är den beräknade kostnaden för sjukresor belastar färdtjänsten.

Övriga intäkter
Övriga intäkter beräknas öka med 91 mkr och utgörs främst av vidarefakturerade kostnader. Färdtjänstverksamheten har uppdraget att bistå Region Stockholm med ambulanssjukvård och PCR-tester vilket beräknas uppgå till 69 mkr. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller uppdragen påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt). Resterande avvikelse för övriga intäkter avser främst vidarefakturering av linjelagd närtrafik till AB SL med 14 mkr.

Köpt färdtjänsttrafik
Trafikkostnaderna beräknas minska med totalt 206 mkr. Färdtjänsttrafikens kostnader minskar till följd av färre antal resor för färdtjänsttaxi till följd av covid-19 och en riskpost som är budgeterad som en kostnad.

Prognosen för antalet resor för färdtjänsttaxi beräknas till 1 474 508 resor en minskning mot budget med 154 140 resor och en minskning av kostnader med 22 mkr. I jämförelse med 2019 års beräknas resandet för färdtjänsttaxi till 75 procent. Motsvarande siffra för rullstolstaxi färdtjänst beräknas till 67 procent av 2019 års nivåer. Prognosen för antalet resor för rullstolstaxi beräknas till 610 000 resor en minskning mot budget med 31 160 resor och en minskning av kostnader med 2 mkr. Kostnaden pris per resa är dock högre, taxiindex regleras både i april enligt avtal och i och med drivmedelsstödet i september vilket genererar

betydligt högre kostnad pris per resa än beräknat både för färdtjänsttaxi och rullstolstaxi färdtjänst.

Övrigt köpt färdtjänsttrafik
Övrigt köpt trafik färdtjänst utgörs främst av en budgeterad riskpost, uppdragen till Region Stockholm och resegarantin, vilket beräknas understiga budget med 192 mkr. Avvikelsen utgörs främst av kostnader för ambulanstransporter och PCR-tester, vilket beräknas överstiga budget med 69 mkr, dessa uppdrag är ej budgeterade. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller uppdragen påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt). Budget för övrigt köpt trafik färdtjänst består av en riskpost om 264 mkr denna kostnad bedöms vara noll i prognosen.

Kundtjänst inom färdtjänsten
Kostnader för kundtjänst inom färdtjänsten beräknas till 16 mkr vilket är en minskning med 4 mkr jämfört med budget. Det beror främst på färre antal samtal.

Sjukresor
Trafikkostnaderna för sjukresor beräknas öka till 492 mkr. Det är en ökning med 39 mkr jämfört med budget. Avvikelsen beror främst på att kostnaden pris per resa är högre, taxiindex regleras både i april enligt avtal och i och med drivmedelsstödet i september vilket genererar betydligt högre kostnad pris per resa än beräknat. Prognosen för antalet resor för sjukresor med taxi beräknas till 799 980 resor vilket är 10 000 fler resor än budgeterat. Prognosen för antalet resor för sjukresor med rullstolstaxi beräknas till 348 501 resor, vilket är 11 601 fler resor än budgeterat. Eftersom intäkterna väl motsvarar kostnaderna när det gäller sjukresor påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt).

Tjänsteresor
Kostnader för tjänsteresor beräknas till 7 mkr vilket är i nivå med budgeterat. Prognosen för tjänsteresor beräknas till 27 471 resor, vilket är desamma som budgeterat. Eftersom intäkterna motsvarar kostnaderna när det gäller tjänsteresor påverkas inte färdtjänstverksamhetens nettoresultat (resultatneutralt).

Övriga kostnader
Övriga kostnader utgörs främst av köpta tjänster från trafikförvaltningen, drift- och underhåll samt kundförluster vilka beräknas överstiga budget med 7 mkr. Avvikelsen avser främst och beror främst på högre kostnader för specialistkonsulter för utveckling av befintliga system som exempelvis RIOR.

Kapitalkostnader
Avskrivningar beräknas understiga budget med 1 mkr.

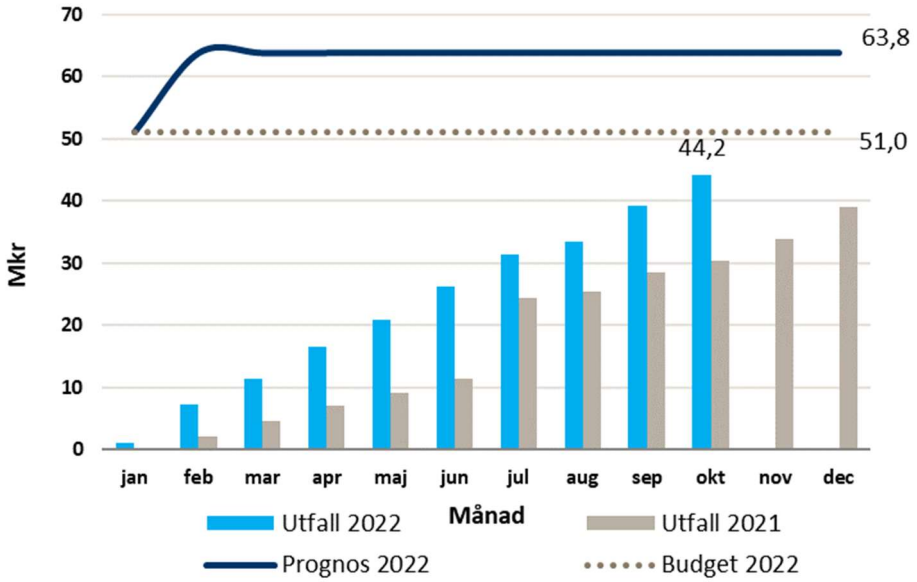
Covid-19-effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på färdtjänstnämndens prognos är minskning av antalet resor vilket genererar lägre kostnader för köpt trafik färdtjänsttaxi.

3.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Färdtjänstnämndens verksamhet går in i år 2022 med en budget i balans. Årsprognosen indikerar en ekonomi i balans. Färdtjänstverksamheten arbetar löpande med effektiviseringar för att varje skattekrona ska användas så effektivt som möjligt.

3.3 Investeringar

Investeringar: Översiktsdiagram som visar färdtjänstnämndens utfall, budget och prognos för 2022.



Väsentliga händelser och risker i investeringsobjekt

Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

I samband med årsskiftet 2022 har fokus flyttat till att få det nya systemstödet att fungera helt med andra system i det befintliga IT-landskapet. Kravställningen och utveckling har kontinuerligt övergått till att hantera rättningar och kompletteringar istället för nya funktioner. Projektet har också till slut lyckats genomföra de resursförstärkningar som inleddes under hösten 2021.

I mitten av juni avslutades projektets utvecklingsfas och övergick i en testfas som sträcker sig till lanseringen den 28 november 2022. Testfasen var uppdelad i två delar där den första delen, skedde före sommaren och den andra delen påbörjades den 15 augusti 2022. Samtliga systemmiljöer för det centrala tillståndshanteringssystemet har etablerats, och blir operativa och verifierade under perioden. Den 15 augusti påbörjades den slutgiltiga testfasen, acceptanstestperioden, där verksamheten med stöd av projektet testar och verifierar den utvecklade systemlösningen. Acceptanstestperioden kommer att pågå till och med 12 oktober varefter migreringsflödestester av data från de gamla systemen påbörjades och pågick till 3 november. Under september/oktober genomförde projektet även en serie prestandatester som alla vara tillfredsställande.

Årets utgift jämfört med årets budget

Investeringsutfallet uppgår till 44,2 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 86,7 procent jämfört med budgeterat om 51 mkr. Huvudsaklig anledning till den högre upparbetningsgraden jämfört med samma period 2021 beror på att investeringsramen för 2022 om 51 mkr behöver utökas med 13 mkr och att det nya systemstödet för färdtjänstverksamheten är inne i sitt slutskede innan etablering av systemet.

Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2022	Prognos 2022	Budget 2022	Budget avvik.	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	2,9	3,0	3,0	-0,10	95,7 %
Ersättningsinvesteringar	41,3	60,80	48,0	-6,7	86,1 %
Totalt investeringar	**44,2**	**63,80**	**51,0**	**-6,80**	**87 %**

Prognos jämfört med årets budget

Prognosen för året uppgår till 63,8 mkr och är 13 mkr högre än budgeterat 51 mkr. Sedan färdtjänstnämnden i september 2021 fattat beslut i ärendet ”Förnyat genomförandebeslut avseende nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten” (FTN 2020-0020) har dialog pågått mellan trafikförvaltningen och regionledningskontoret rörande de redovisningsmässiga bedömningarna i kalkylen, närmare bestämt om och i vilken omfattning delar av kalkylen ska belasta investerings- respektive driftbudget. Denna dialog fortsatte fram till årsbokslutet.

I Verksamhetsplanen för 2022 för färdtjänstnämnden beslutades förslaget till förnyat genomförandebeslut vilket innebar ingen ökad tilldelning av medel utifrån vad som tidigare föreslagits i septemberärendet. Det innebar att det flyttades 15 mkr från investering till drift i kalkylen. Beslutet innebar således en oförändrad total budgetram för projektet på 193,5 mkr. I och med den avslutande dialogen med regionledningskontoret behöver nu projektet ta del av de medel som flyttades till driften och flytta tillbaka dem som en investering. För färdtjänstnämnden innebär det att investeringsramen för 2022 om 51 mkr behöver utökas med 13 mkr.[8]

Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten

Prognosen överstiger tidigare budget som en följd av att projektet förändrats i sin grundstruktur och därigenom behöver hantera både en större engångskostnad samt ökade löpande kostnader. En uppgörelse nåddes i maj 2021 med den tidigare leverantören Sopra Steria vilket innebar att trafikförvaltningen övertog leveransansvaret för projekt Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten i sin helhet. I den ökade prognosen ryms därigenom dels en slutreglering av det gamla avtalet med Sopra Steria, dels ökade kostnader för fortsatt systemutveckling i trafikförvaltningens regi.

Totalprognosen överstiger totalbudget med 6 mkr och beror på att det flyttades 15 mkr från investering till drift i kalkylen. I och med den avslutande dialogen med

[8] Förslag till utökad investeringsram för 2022 för färdtjänstnämnden togs inte vid Regionfullmäktiges sammanträde den 18 oktober 2022.

regionledningskontoret behöver nu projektet ta del av de medel som flyttades till driften och flytta tillbaka dem som en investering. Beslutet innebar således en oförändrad total budgetram för projektet på 193,5 mkr. Projektet har status röd för kostnad då projektet är beroende av att investeringsramen för 2022 om 51 mkr utökas med 13 mkr för färdtjänstnämnden.

Status investeringsplanens genomförbarhet och risk
Investeringsplanen som helhet är beroende av en utökning av investeringsmedel och signalerar rött för kostnad.

Nytt systemstöd för färdtjänstverksamheten
Projektet ligger i fas enligt beslutad projektplanering med lansering i år, men kan konstatera flera riskområden som kan påverka projektets leverans avseende tid och omfattning. Migrering av data från de gamla system som ska ersättas är en omfattande och komplex uppgift. Konkret innebär detta att stor del av det som behöver utvecklas innan testfasen inleds finns inom området samt att det finns ett mycket stort personberoende av de resurser som arbetar med migreringsutveckling. Sammantaget finns risk att detta område påverkar projektet negativt genom en förskjutning av den planerade lanseringen.

Icke-funktionella krav bland annat avseende IT- och informationssäkerhet samt prestanda har inte kunnat testas på ett tillfredställande sätt under utvecklingsfasen. Detta påbörjades dock under våren/sommaren 2022 men givet att arbetet med i synnerhet prestandafrågor är svårt att testa helt uttömmande, finns fortfarande risk att allvarliga fel hittas i ett sent skede.

Datamigreringen från de gamla systemen som ska ersättas till den nya systemlösningen är omfattande och mycket komplex. Precis som för prestandatester finns även inom migrerings-testområdet svårigheter att rent praktiskt genomföra uttömmande tester. Detta gör migreringsområdet till den största enskilda projektrisken. Området har under 2022 kontinuerligt förstärkts både vad avser resurser och systemmiljöer i syfte att mitigera denna risk.

Givet en lansering som ligger i linje med nuvarande projektplan bedöms projektets ekonomiska prognos som tillförlitlig och ligger inom ramen för genomförandebeslutet. Arbetet med att avlägsna risker samt minska deras effekter kommer att fortgå under 2022 till dess att system lanserats. Om budgeten för 2022 inte inrymmer hela det förnyade beslutet finns risk för att lansering och därmed mål och strategier inte kan realiseras.